



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>14367</b>	De <b>Mme Marianne Maximi</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Puy-de-Dôme )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Trains d'équilibre du territoire	<b>Analyse</b> > Trains d'équilibre du territoire.
Question publiée au JO le : <b>16/01/2024</b> Réponse publiée au JO le : <b>30/04/2024</b> page : <b>3493</b> Date de changement d'attribution : <b>19/03/2024</b> Date de signalement : <b>26/03/2024</b>		

### Texte de la question

Mme Marianne Maximi interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les trains d'équilibre du territoire. Les trains d'équilibre du territoire représentent chaque jour 80 trains quotidiens et transportent environ 9 millions de passagers. Grâce à sept lignes, les Intercités jouent un vrai rôle de connexion entre les territoires en desservant 135 destinations que cela soit des métropoles, des villes moyennes ou des zones rurales. Cette solution en matière de mobilité, vingt fois moins émettrice de CO2 par voyageur par rapport à la voiture individuelle, est une solution d'avenir. Pourtant, les trains d'équilibre du territoire font aujourd'hui l'objet d'un sous-investissement qui a de lourdes conséquences pour leur attractivité et leurs usagers. En 2022, après un désengagement de l'État, 16 liaisons Intercités de jour suivies demeuraient contre 38 en 2018. De plus, en 2022, selon l'Autorité de la qualité de service dans les transports, six liaisons affichent un taux de retard préoccupant supérieur à 20 % contre deux liaisons en 2019. Par ailleurs, si des liaisons Intercités de nuit ont été rouvertes récemment, elles ont rapidement montré leurs premières limites. Un mois après son lancement en décembre 2022, le train de nuit Paris-Aurillac est tombé en panne à de nombreuses reprises et n'a pu assurer la liaison entre Brive-la-Gaillarde et Aurillac. En novembre 2022, 38,5 millions d'euros ont été annoncés d'ici 2027 pour moderniser les axes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand. Ces investissements ne peuvent être jugés suffisants car ils ne visent pas à recruter à la SNCF des agents supplémentaires formés à la maintenance du matériel roulant et n'empêchent *a fortiori* pas de lutter contre les dysfonctionnements récurrents que connaissent ces lignes. Ainsi, faute de personnel pour entretenir les locomotives, plus d'une centaine d'Intercités ont été supprimés entre décembre 2023 et janvier 2024 rien que sur la liaison Paris-Clermont-Ferrand. Ainsi, elle souhaite savoir si M. le ministre délégué chargé des transports de France, entend prendre des mesures permettant à la SNCF de recruter des agents pour que les travaux de maintenance soient réalisés et que les liaisons soient maintenues alors que les nouvelles rames ne sont prévues que pour le second semestre 2025 pour la ligne Paris-Clermont-Ferrand.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement partage la conviction que les trains d'équilibre du territoire (TET), de jour comme de nuit, constituent une offre de transport adaptée à des enjeux forts d'aménagement du territoire et une offre écologique et sociale pour effectuer de longues distances. En 2023, les lignes TET ont transporté 11,4 millions de passagers, répartis entre 7 lignes de jour et, depuis décembre 2023, 5 lignes de nuit intérieures. Entre 2017 et 2020, 17 lignes de jour ont été reprises par les régions, accompagnées pour certaines d'une contribution pour le renouvellement du

matériel roulant ou pour le déficit d'exploitation. Des adaptations d'autres dessertes ont également été effectuées à la suite du développement de l'offre TGV. L'État agit pour améliorer, malgré les difficultés, la régularité des TET sur l'ensemble des lignes. Toutefois, les causes d'irrégularité sont multiples. Les causes externes (accidents de personnes, heurts de gibiers, intempéries, etc.) sont difficiles à anticiper. L'âge du matériel roulant, et l'état de l'infrastructure ont également une part dans les retards. Dans ce contexte, les longs parcours interrégionaux laissent peu de souplesse pour rattraper des retards car ils sont difficiles à articuler avec les autres circulations. Dans l'attente des nouvelles rames Oxygènes sur les lignes Paris - Clermont-Ferrand et Paris – Limoges – Toulouse, l'État en tant qu'autorité organisatrice des TET, a financé la mise en place de locomotives de secours supplémentaires afin de pallier les défaillances du matériel actuel. En parallèle, ce sont au total 2,8 Md€ qui sont prévus d'ici 2027 pour des travaux de régénération des voies et de modernisation de l'infrastructure des lignes Paris - Clermont-Ferrand et Paris – Limoges – Toulouse. L'ensemble de cet investissement, déjà largement engagé, participe d'une plus grande performance, y compris du point de vue de la robustesse et de la régularité des circulations TET. De plus sur cette même ligne, l'Etat s'est engagé, avec un cofinancement de la région Auvergne-Rhône-Alpes, à étudier une nouvelle phase de modernisation, pour consolider encore davantage les progrès à venir sur la fiabilité et la régularité. Enfin, la maintenance des locomotives est assurée par les technicentres SNCF Voyageurs. Dans la période actuelle, l'augmentation des défaillances matériel, et des causes externes, et la difficulté de recruter une main d'œuvre qualifiée conduisent à la tension observée. L'Etat suit particulièrement les efforts de SNCF dans l'amélioration de la situation, en attendant les nouveaux matériels de jour et de nuit qu'il finance intégralement.